



LAPORAN TUGAS AKHIR - RA.141581

JALUR PENGHUBUNG DAN FASILITAS PUBLIK

AGRHA PRATHAMA PUTRA
3210100020

DOSEN PEMBIMBING:
Dr.Ing.Ir. Bambang Soemardiono

PROGRAM SARJANA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2016



FINAL PROJECT REPORT - RA.141581

CONNECTING LANE AND PUBLIC FACILITIES

AGRHA PRATHAMA PUTRA
3210100020

SUPERVISOR:
Dr.Ing.Ir. Bambang Soemardiono

UNDERGRADUATE PROGRAM
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING
SEPULUH NOPEMBER INSTITUTE OF TECHNOLOGY
SURABAYA
2016

LEMBAR PENGESAHAN

JALUR PENGHUBUNG DAN FASILITAS PUBLIK



Disusun oleh :

AGRHA PRATHAMA PUTRA

NRP : 3210100020

Telah dipertahankan dan diterima
oleh Tim penguji Tugas Akhir RA.141581
Jurusan Arsitektur FTSP-ITS pada tanggal 18 Januari 2016
Nilai :B

Mengetahui

Pembimbing

Dr. Ing. Ir. Bambang S.
NIP. 196105201986011001

Koordinator Tugas Akhir

Ir. IGN. Antaryama, Ph.D.
NIP. 196804251992101001



ABSTRAK

JALUR PENGHUBUNG DAN FASILITAS PUBLIK

Oleh

AGRHA PRATHAMA PUTRA

NRP : 3210100020

Secara garis besar dalam proposal arsitektur ini, saya memulai dari sebuah permasalahan yang ada di Surabaya. Masalah yang diusung diawal adalah sirkulasi pejalan kaki yang kurang manusiawi. Disini saya sebagai akademisi dibidang arsitektur dituntut untuk menemukan solusi sesuai bidang arsitektur.

Dimulai dari menentukan isu yang diangkat, lalu mengumpulkan data-data yang dibutuhkan seperti kajian preseden dan pemilihan lokasi. Data yang sudah terkumpul tadi lalu diolah lewat program arsitektural dan menghasilkan sebuah konsep jalur sirkulasi penghubung antar obyek bangunan.

Kata Kunci : (Jembatan, Penghubung, Ramp, Retail, Taman)

ABSTRACT

CONNECTING LANE AND PUBLIC FACILITIES

By:

AGRHA PRATHAMA PUTRA

NRP : 3210100020

Overall on this final project, I start planning the program from an existing problems in Surabaya. Problems that matter the most is about the pedestrian circulation that less humane. Here I am as an academic field of architecture, required to find a solution for the field of architecture.

Starting from defining issues that raised, and then collect the data I required as a precedent, case studies and site selection. The data that have been collected was processed through the architectural program and generate a circulation path connecting the concept of building objects.

Keywords : (Bridge, Connecting, Park, Ramp, Retail)

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat rahmat-Nya, dapat menyelesaikan tugas akhir dengan judul **“Jalur Penghubung dan Fasilitas Publik”** dengan baik.

Ucapan terima kasih sebesar-besarnya kepada bapak Ir. IGN. Antaryama, Ph.D dan bapak Defry Agatha Ardinata ST, MT selaku dosen koordinator mata kuliah Tugas Akhir, serta bapak Dr.Ing.Ir.Bambang S,selaku dosen pembimbing.

Tugas akhir ini disusun sebagai pedoman yang pada nantinya akan digunakan dalam proses pengembangan desain yang lebih mendalam. Dalam tugas akhir ini, menjabarkan isu, obyek rancangan, lokasi, metode, pedoman dan referensi dalam merancang yang didapat dari berbagai sumber, baik studi literature dan buku maupun sumber-sumber yang lain.

Surabaya, 11 Januari 2016

Penulis,

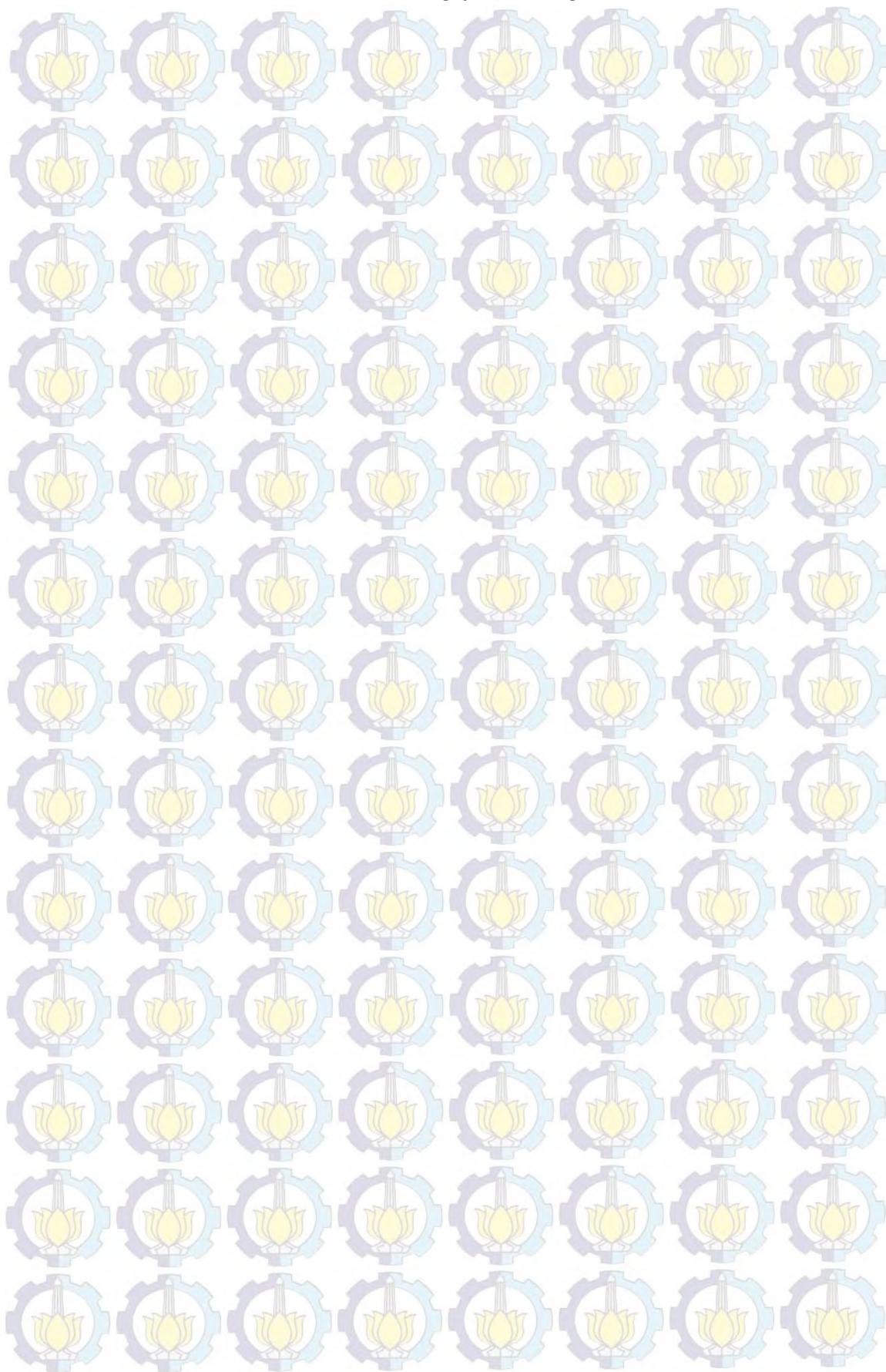
DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
LEMBAR PERNYATAAN	
ABSTRAK	i
ABSTRACT	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
I Pendahuluan	
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Isu dan Konteks Desain	2
I.3 Permasalahan dan Kriteria Desain	4
II Program Desain	
II.1 Tapak dan Lingkungan	5
II.2 Pemrograman Fasilitas dan Ruang	6
III Pendekatan dan Metoda Desain	
III.1 Pendekatan Desain	13
III.2 Metoda Desain	13
III.3 Konsep Desain	14
IV Eksplorasi Desain	
IV.1 Eksplorasi 1	21
IV.2 Eksplorasi 2	22
IV.3 Hasil Desain	24
V Kesimpulan	32
Daftar Pustaka	33
Biodata Penulis	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.1	(Peta jalan pemuda dari google earth)	5
Gambar 2.2	(Program ruang)	6
Gambar 2.3	(Program ruang)	7
Gambar 2.4	(Hubungan antar ruang)	7
Gambar 2.2.1	(Kegiatan dan fasilitas ruang)	8
Gambar 3.2	(Metoda Desain)	10
Gambar 3.3	(Konsep Pergerakan Masyarakat)	11
Gambar 3.3.1	(Konsep Sirkulasi Ruang)	12
Gambar 3.3.2	(Konsep Air Terjun Artificial)	12
Gambar 3.3.3	(Konsep Kolam Interaksi)	13
Gambar 3.3.4	(Konsep Ramp)	13
Gambar 3.3.5	(Konsep Retail)	14
Gambar 3.3.6	(Konsep Kafe dan Restaurant)	14
Gambar 3.3.7	(Konsep Kolom)	15
Gambar 3.3.8	(Konsep Atap)	15
Gambar 3.3.9	(Konsep Sistem Greywater)	16

Halaman ini sengaja dikosongkan



BAB 1 : PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai kawasan Surabaya Metropolitan Area, Surabaya merupakan pusat kegiatan perdagangan barang dan jasa, industri, maupun pemerintahan. Pertumbuhan ekonomi yang pesat menyebabkan tingkat pergerakan penduduk semakin meningkat. Peningkatan mobilitas penduduk tersebut menyebabkan peningkatan terhadap penggunaan kendaraan bermotor. Namun, hal tersebut tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan. Pada akhirnya, kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya titik-titik kemacetan di sebagian besar jalan di Kota Surabaya.

Panjang jalan yang dalam kondisi baik di kota Surabaya sendiri pada tahun 2012 mencapai 1.609,96 kilometer meningkat menjadi 1.646,48 kilometer pada tahun 2013. Sedangkan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Surabaya pada tahun 2012 mencapai 4.166.847 unit. Jumlah itu terdiri 604.060 mobil penumpang, 220.712 mobil beban,

7.185 bus, 945 kendaraan khusus dan 3.333.947 sepeda motor.. Berdasarkan data tersebut maka pertumbuhan panjang jalan hanya mencapai 0,6 % dari pertumbuhan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di kota Surabaya. Hal tersebut menggambarkan bahwa kondisi kemacetan lalu lintas yang terjadi diakibatkan oleh kurangnya infrastruktur dalam hal ini jalan raya yang tidak memadai.

Fasilitas kendaraan umum di Surabaya seperti halte, terminal angkutan kota, dan kendaraan yang tak layak pakai belum dimaksimalkan. Masyarakat Surabaya masih belum nyaman dengan kondisi fasilitas kendaraan umum saat ini, sehingga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum.

Pertumbuhan penduduk di Surabaya yang semakin meningkat, begitu juga dengan mobilitasnya semakin tinggi kebutuhan untuk ‘berpindah tempat’ secara cepat. Hal itu mengakibatkan semakin tinggi pula tingkat pemakaian

kendaraan bermotor pribadi sebagai alat untuk berpindah tempat. Sehingga terjadi kemacetan dan kepadatan lalu lintas di berbagai jalan. Di sisi lain, transportasi umum yang telah disediakan tidak banyak digunakan. Hal ini dikarenakan fasilitas untuk mengakses transportasi umum tersebut kurang memadai dan kurang nyaman.

Permasalahan yang utama disini adalah bagaimana cara kita terhubung dengan tempat-tempat yang menjadi pusat aktifitas dengan fasilitas yang menaungi transportasi umum, sehingga mobilitas masyarakat dapat terwadahi secara baik tanpa menimbulkan masalah baru yang sudah ada di lalu lintas. Menghubungkan tempat-tempat vital dengan menaungi mobilitas masyarakat di dalamnya dan dapat berpindah tempat secara aman dan nyaman.

1.2 Isu dan Konteks Desain

1.2.1 Isu

Linkage “Sistem penghubung antar berbagai obyek”.

Linkage sebagai isu utama, namun ada sub isu sebagai penunjang isu utama yaitu sirkulasi, kenyamanan, fleksibilitas, dan keamanan.

Sirkulasi dan Fleksibilitas :

Sirkulasi manusia di jalan raya mengandalkan pedestrian dan penghubung antar pedestrian yang berupa jembatan penyeberangan dan zebra cross. Namun pada kenyataannya, jumlah jembatan penyeberangan yang ada sangat sedikit dan relatif sempit dibandingkan dengan panjang pedestrian yang ada. Sangat susah untuk mengakses berbagai tempat jika hanya mengandalkan jembatan penyeberangan dan zebra cross dengan kondisi saat ini. Dibutuhkan penambahan penghubung dan pelebaran penghubung supaya mobilitas masyarakat lebih efisien.

Kenyamanan: Jembatan penyeberangan yang ada saat ini hanya mampu menampung maksimal untuk 3 orang jika berpapasan, hal ini tidak akan cukup untuk menampung para pejalan kaki, jika nantinya semua para pejalan kaki menggunakan

jembatan penghubung ini, terutama pada jam-jam sibuk. Selain itu, jembatan penghubung yang ada hanya mengandalkan atap aluminium sebagai naungan utama dari sinar matahari dan hujan, kurang teduh karena tidak ada penghijauan dan udara panas pun terkadang masih bisa menyengat kulit. Butuh pelebaran dan peneduhan tambahan untuk membuat kondisi penghubung menjadi nyaman bagi masyarakat.

Keamanan: Penghubung ada 2: Pedestrian dan jembatan penyebrangan, zebra cross

1.2.2 Konteks Desain

Konteks desain dalam rancangan ini adalah memudahkan pejalan kaki menuju obyek-obyek yang dituju. Lokasi yang terletak di pusat kota, dan bangunan sekitar yang terdiri dari perkantoran, hunian, dan perdagangan dan jasa menjadikan mobilitas orang di daerah tersebut tinggi, maka dibutuhkan sirkulasi yang

Jembatan penyebrangan:

Jembatan penyebrangan yang ada saat hanya mengandalkan railing sebagai pembatas dan pagar jembatan, selain itu tangga digunakan terkadang terlalu curam karena lahan yang tersedia sangat terbatas. Apalagi tidak adanya ramp ataupun fasilitas penunjang yang serupa membuat para penyandang disabilitas kesulitan untuk mengakses jembatan penyebrangan ini. Selain itu diperlukannya juga penyebrangan yang lebih bersahabat dan aman bagi anak-anak dengan memperlebar jarak antara pinggir jembatan dengan pejalan kaki.

memudahkan pergerakan masyarakat.

Jalur penghubung nantinya mengkoneksikan berbagai macam aktifitas, bekerja, belanja, berkumpul, makan dan minum, dll. Di dalam rancangan terdapat fasilitas-fasilitas yang menunjang aktifitas pengguna.

1.3 Permasalahan Desain dan Kriteria Desain

1.3.1 Permasalahan Desain

1. Lahan yang memanjang kebelakang.
2. Mengkoneksikan site dengan titik-titik pusat kegiatan
3. Kenyamanan dan keamanan pejalan kaki
4. Kebanyakan pejalan kaki enggan menggunakan pedestrian dan jembatan penyebrangan

Permasalahan yang utama disini adalah bagaimana cara kita terhubung dengan tempat-tempat yang menjadi pusat aktifitas di Surabaya, khususnya koridor jalan basuki rahmad dengan fasilitas yang menaungi transportasi umum, sehingga mobilitas masyarakat dapat terwadahi secara baik tanpa menimbulkan masalah baru yang sudah ada di lalu lintas. Menghubungkan tempat-tempat vital dengan menaungi mobilitas masyarakat di dalamnya dan dapat berpindah tempat secara aman dan nyaman.

Eksisting di dalam site dengan lahan yang memanjang ke belakang menjadi tantangan.

Kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

Kebanyakan pejalan kaki enggan menggunakan jembatan penyeberangan yang telah ada.

1.3.2 Kriteria Desain

2. Bangunan penghubung dan fasilitas public harus mampu memfasilitasi pengguna jalan di sekitar site.
3. Bangunan penghubung dan fasilitas public harus menarik pejalan kaki dari bangunan disekitarnya
4. Bangunan penghubung harus memaksimalkan ruang dan meminimalisir ruang negatif.
5. Bangunan penghubung harus dapat diakses oleh semua pejalan kaki termasuk yang memiliki keterbatasan fisik.

BAB 2 : PROGRAM DESAIN

2.1 Tapak dan Lingkungan

2.1.1 Tapak



Gambar 2.1.1

Batas site

Utara : Mc.d

Selatan : KFC

Barat : Jl basuki rahmat

Timur : dealer dan taman

Luas lahan : 2600 m²

Sirkulasi:

Jalan kendaraan bermotor satu arah menuju jalan embong malang. Dan untuk pedestrian way ada di kedua sisi dan cukup lebar. Jalur penghubung yang menghubungkan pedestrian way

hanya ada jembatan penyeberangan yang masih kurang memadai penyeberangan yang masih kurang memadai

Legal :



Hak kepemilikan lahan adalah pribadi atau kelompok tertentu, bukan tanah pemerintahan, dan untuk tata guna

2.1.2 Lingkungan

Bangunan sekitar didominasi oleh bangunan perdagangan, seperti mall, hotel, apartemen, perkantoran, dan rumah makan.

Koridor jalan Basuki Rahmad merupakan koridor yang sangat berpotensi menjadi site dari objek

lahan adalah daerah perdagangan. Jadi sangat padat.

rancang ini. Karena jalan Basuki Rahmad, merupakan sebuah jalan utama yang sangat padat setiap harinya, baik oleh kendaraan bermotor, maupun juga pejalan kaki. Selain itu disepanjang koridor jalan ini terdapat berbagai macam bangunan yang merupakan pusat aktifitas masyarakat Surabaya, seperti Mall, Perkantoran, Hotel, apartemen, dan Restaurant.

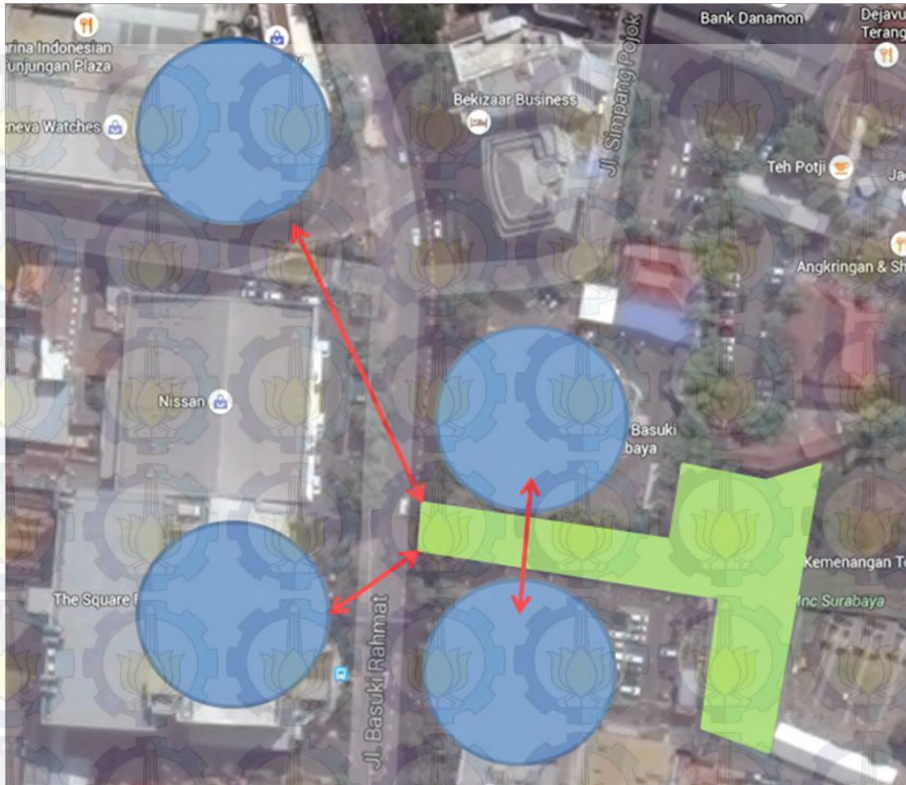
2.2 Pemrograman dan Fasilitas Ruang

Sebagai bangunan penghubung antar obyek, fasilitas yang

dibutuhkan terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang



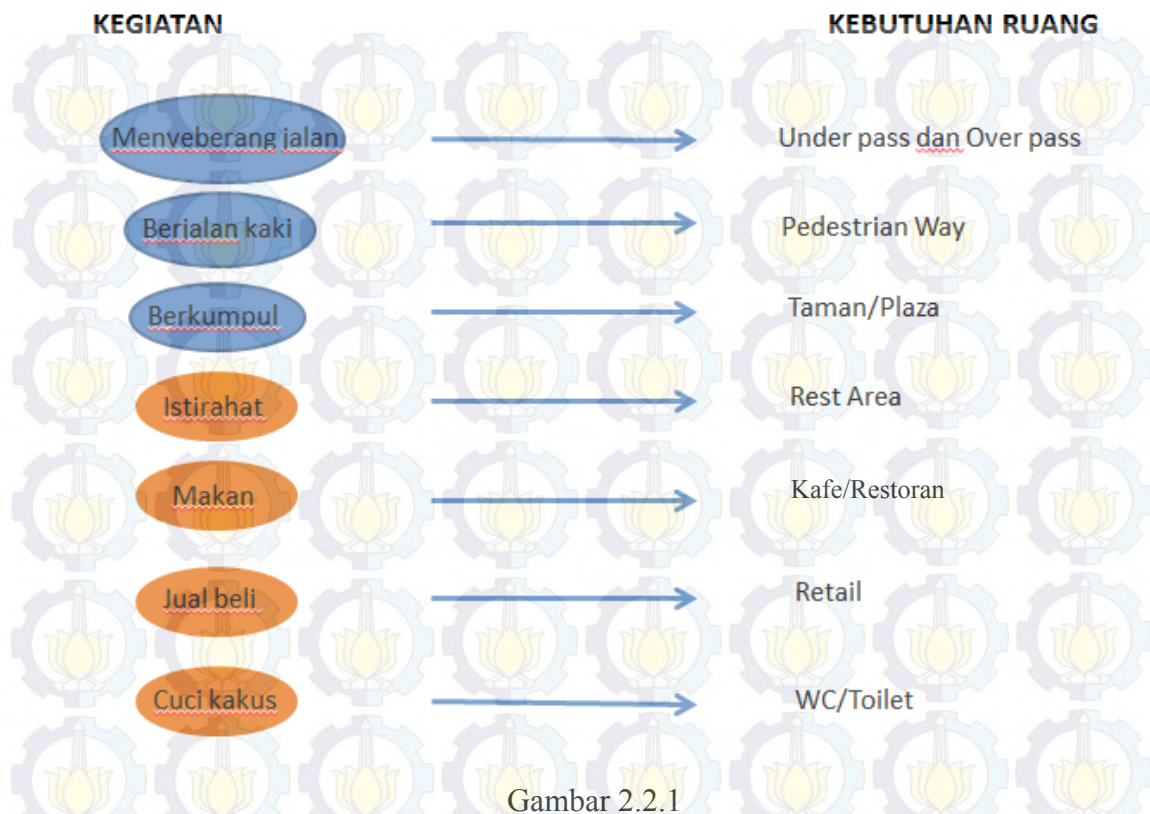
Gambar 2.2









Gambar 2.3







Gambar 2.4

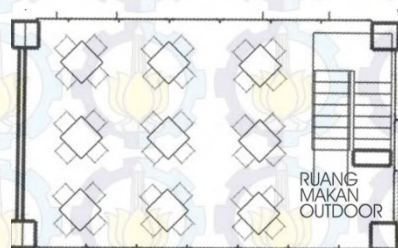
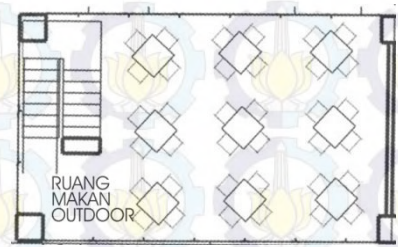




NAMA RUANG	LUAS RUANG	
Retail barat lt 3 A	56 m ²	
Retail barat lt 3 B	84,5 m ²	
Retail barat lt 3 C	62,5 m ²	

NAMA RUANG	LUAS RUANG	
Retail barat lt 2 A	75,5 m ²	
Retail barat lt 2 B	104 m ²	
Retail barat lt 2 C	82 m ²	

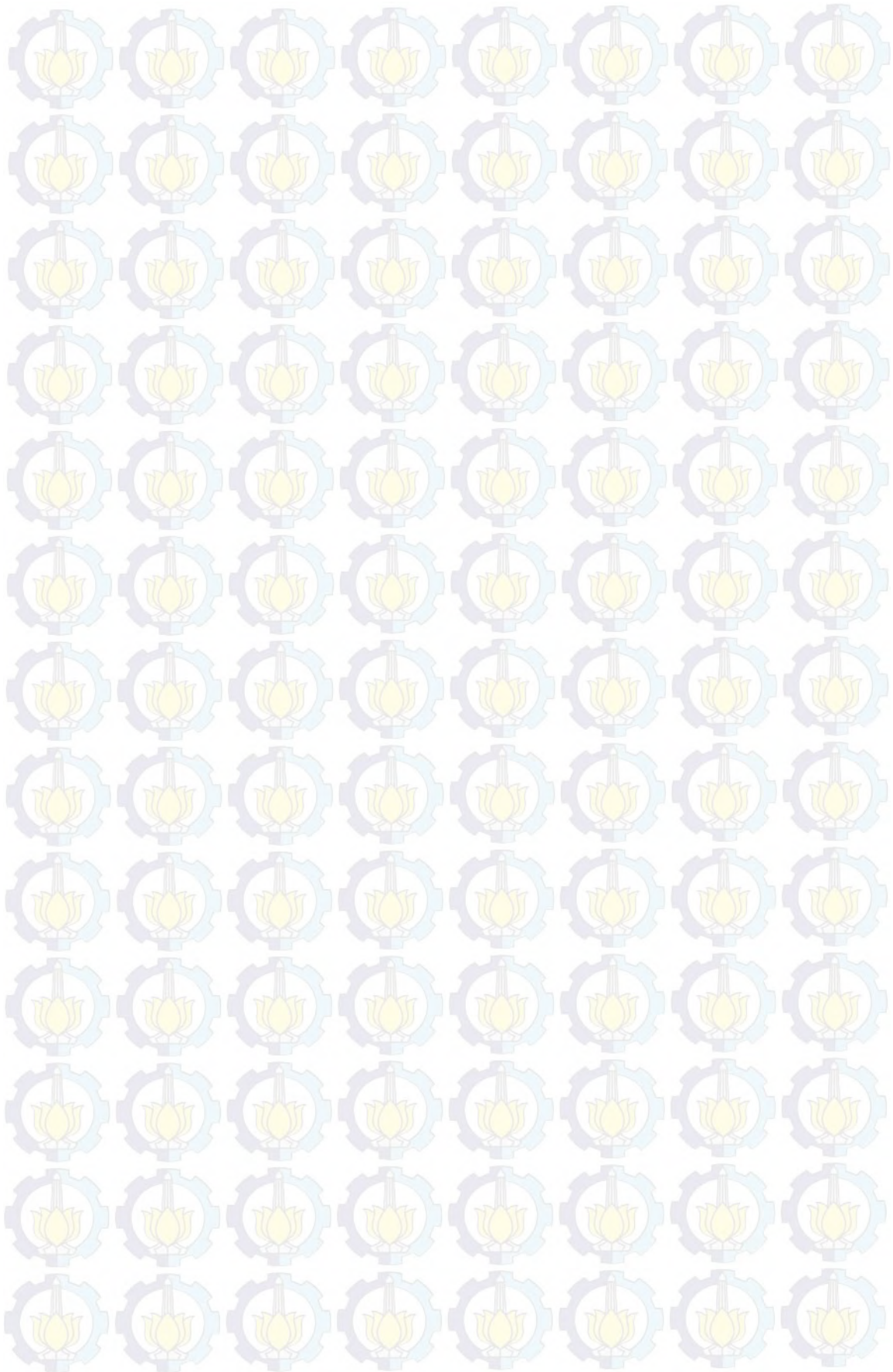
NAMA RUANG	LUAS RUANG	
Retail Tengah lt 3 A	50 m ²	
Retail Tengah lt 3 B	44 m ²	
Retail Tengah lt 2 A	72 m ²	

Retail Tengah Lt 2 B	62,5 m ²	
----------------------	---------------------	--

NAMA RUANG	LUAS RUANG	
Retail Timur Lt 3 A	52 m ²	
Retail Timur Lt 3 B	52 m ²	
Retail Timur Lt 2 A	60 m ²	
Retail Timur Lt 2 B	60 m ²	

NAMA RUANG	LUAS RUANG	
Parkir basement	882,5 m ²	
Bangunan servis	75 m ²	
Musholla dan kamar mandi	9,5 m ² 14,5 m ²	

Halaman ini sengaja dikosongkan



BAB 3 :PENDEKATAN DAN METODA DESAIN

3.1 Pendekatan Desain

ARSITEKTUR HIJAU

Sustainable : Tetap bertahan dan berfungsi seiring zaman, konsep menyatu dengan alam tanpa merusak alam sekitar

Life cycle building

PEDESTRIAN WAY

Kebutuhan pejalan kaki, disabilitas

Menurut O'Flaherty (1997) faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan fasilitas penyeberangan tidak sebidang, diurutkan berdasarkan yang terpenting menurut pejalan kaki adalah:

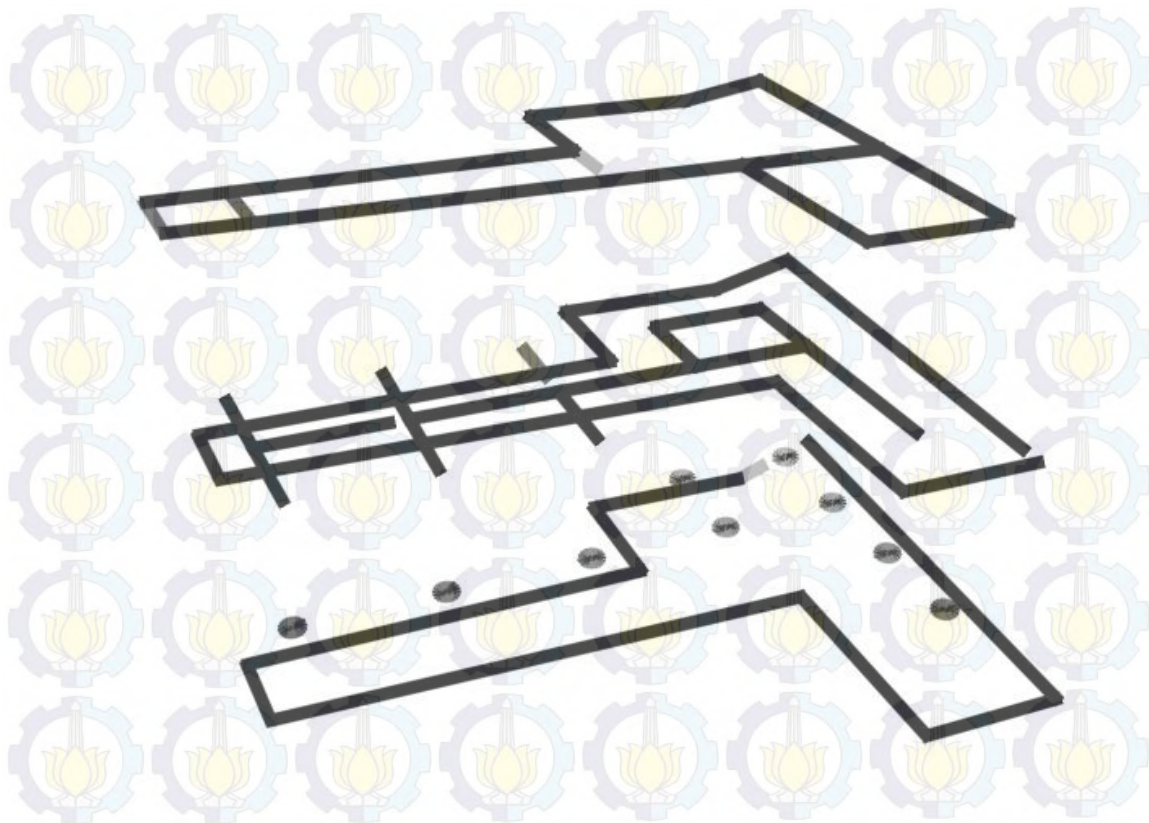
1. Jarak (*directness of route*)
2. Kemudahan (*ease of negotiation*)
3. Estetik (*interest of specific features*)
4. Pertimbangan lingkungan (*general environmental appeal*)
5. Keselamatan (*safety*)

3.2 Metoda Desain



Superimposition merupakan sebuah metode, dimana ia menggabungkan beberapa

layer yang berbeda satu sama lain ke dalam satu bidang datar. Prosesnya adalah dengan menyatukan tiga layer dasar pembentukan geometri yaitu titik, garis, dan bidang sehingga pada hasil akhirnya yang terjadi adalah tabrakan atau konflik antara satu sistem dengan sistem lainnya. tiap-tiap layer memiliki makna dan tujuan tersendiri dalam suatu proses untuk melahirkan suatu event dalam ruang.



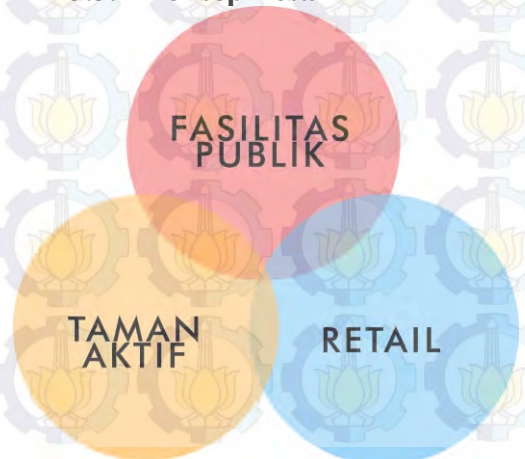
Gambar3.2

Pada objek dalam site ini, terdapat 3 layer yang digunakan dalam merancang keseluruhan objek. yaitu layer perletakan ruang, layer garis

sirkulasi, Dan layer titik potensial yang kemudian akan di Superimposition ke dalam site menjadi satu,.

3.3 Konsep Desain

3.3.1 Konsep Besar



Linkage : Semua yang ada dalam bangunan ini saling terkait

Kenyamanan : pelebaran dan penghijauan tambahan untuk peneduhan yang membuat kondisi penghubung menjadi nyaman fisik dan psikologis bagi masyarakat.

Fleksibilitas : penambahan kapasitas penghubung dan pelebaran penghubung supaya mobilitas masyarakat lebih efisien.

Keamanan : pemisah yang jelas bagi pejalan kaki dan pengendara bermotor, agar keamanan pejalan kaki lebih meningkat.

Sirkulasi : Sirkulasi di dalam bangunan nantinya memudahkan pengguna untuk menuju obyek yang dituju.



Gambar 3.3

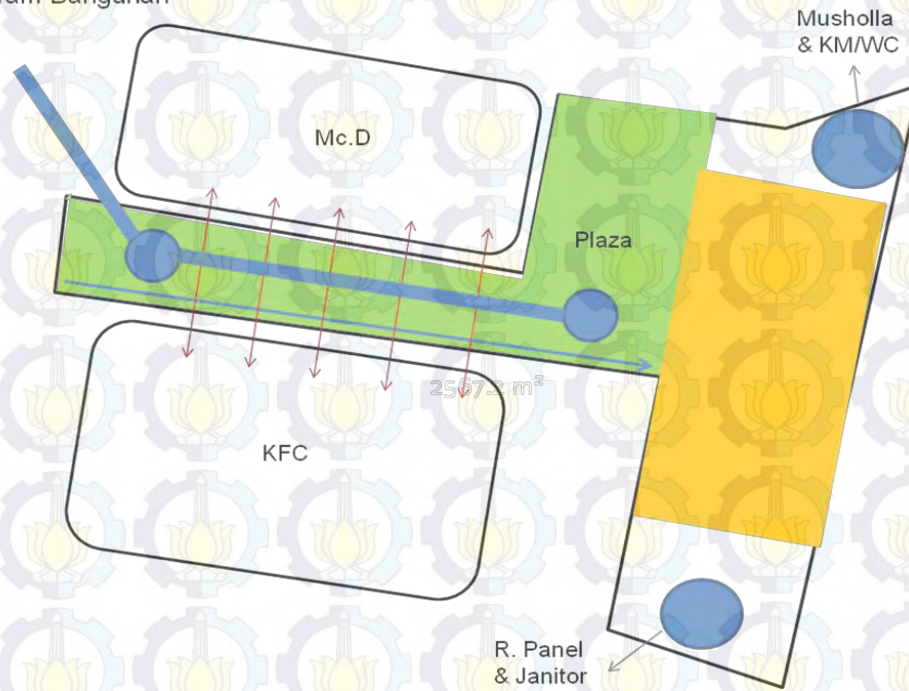
Selain sebagai media penghubung antar kedua bahu jalan, bangunan ini juga memfasilitasi kebutuhan dari orang-orang yang ada di sekitar dengan memberikan alternatif lain dari objek yang sudah ada di sekitar site.

Selain itu, objek ini dirancang sedemikian rupa, agar para user memiliki experience yang lain ketika

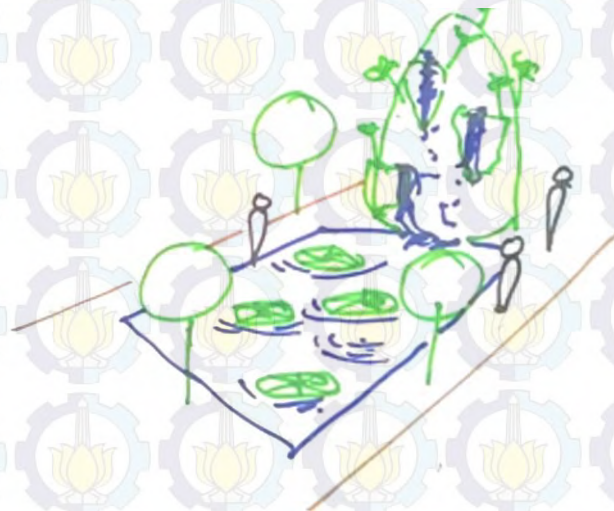
berjalan di pedestrian way dan juga jembatan penyebrangan. Dengan menggabungkan konsep taman aktif, retail, dan juga fasilitas publik seperti jembatan penyebrangan dan juga pedestrian way, akan memberikan suasana dan pengalaman yang berbeda ketika berjalan kaki.

Tujuan dari objek ini ialah fleksibilitas, kenyamanan, dan mengkoneksikan titik-titik pusat keamanan pengguna dan terdapat aktifitas yang mengutamakan fasilitas publik didalamnya.

Program Bangunan



Gambar 3.3.1



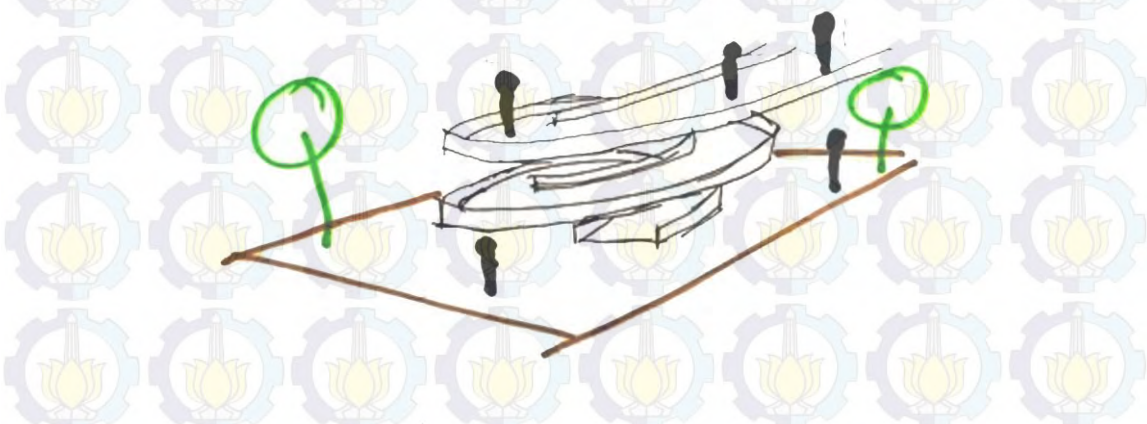
Gambar 3.3.2

Air terjun artifisial juga menambah kesan sejuk dalam site meskipun cuaca panas.



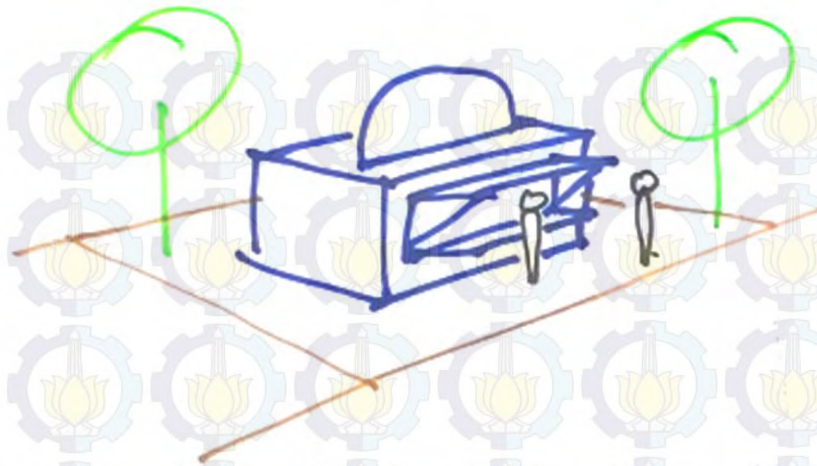
Gambar 3.3.3

Kolam sebagai penyejuk alami dan alat interaksi pengguna, sehingga fungsi dari plaza lebih maksimal .



Gambar 3.3.4

Penggunaan ramp sebagai akses vertikal memudahkan pejalan kaki untuk menggunakan jembatan penyeberangan sekaligus membantu anak kecil dan orang berkebutuhan khusus.



Gambar 3.3.5

Retail sebagai penunjang pejalan kaki, dengan memaksimalkan ruang luar sebagai interaksinya



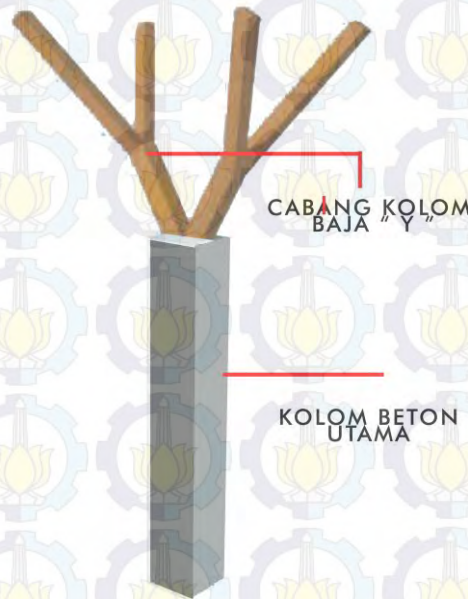
Gambar 3.3.6

Kafe dan restoran menggunakan konsep semi outdoor untuk membuat pengguna tetap nyaman. Untuk naungan menggunakan sun shadding dan tanaman rambat.

3.3.2 Konsep struktur

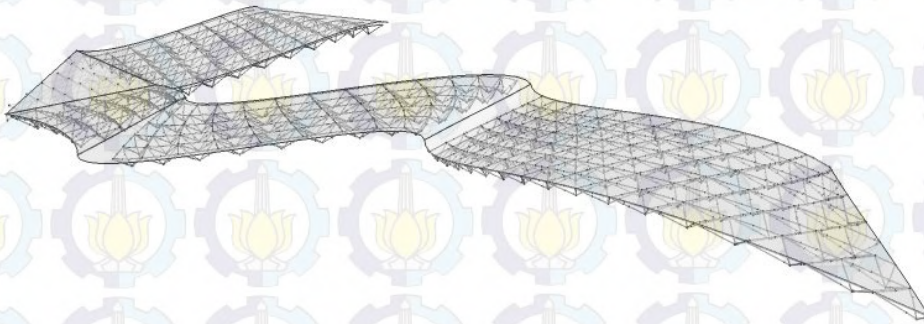
Secara keseluruhan, objek ini menggunakan struktur rangka balok. Dengan kolom yang terbuat dari beton dan baja bercabang Y.

Selain itu, sebagai penutup atap, menggunakan struktur space truss karena bangunan membutuhkan atap yang mampu menjangkau bentang yang lebar.



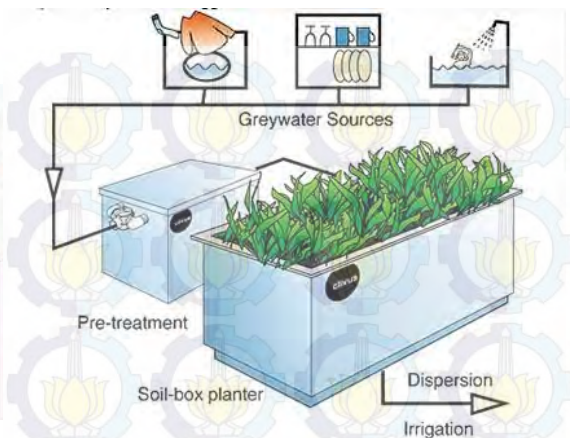
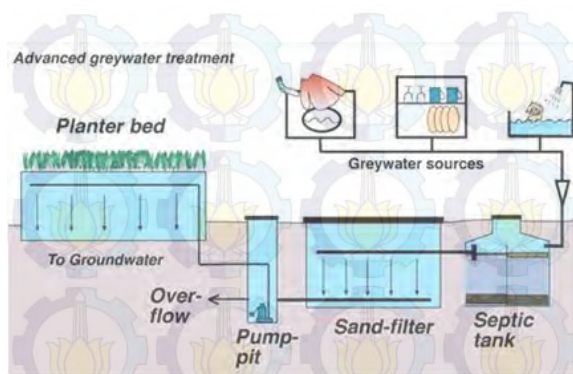
Gambar 3.3.7

Kolom bangunan



Gambar 3.3.8

Bentuk atap dengan struktur space truss



Gambar 3.3.9

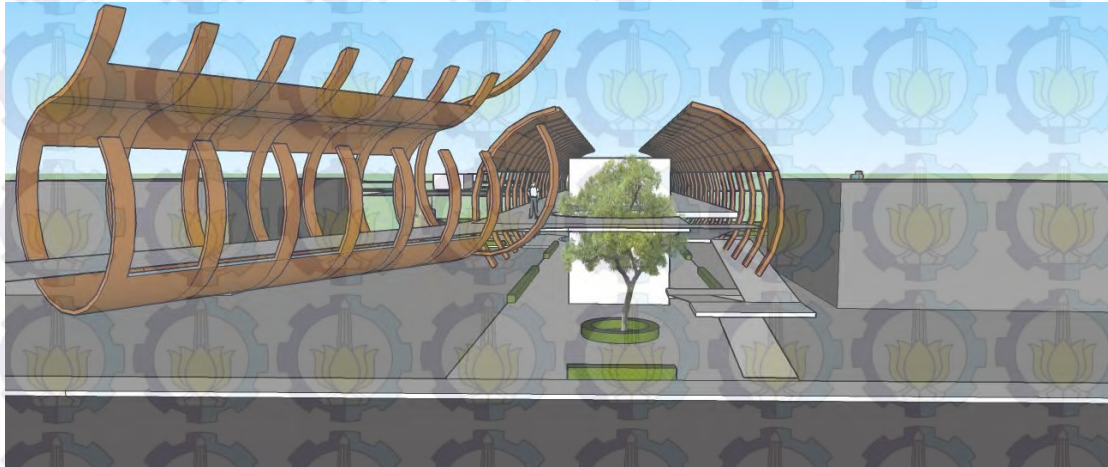
Sistim Greywater ini memerlukan sistim pembuangan yang terpisah antara greywater dengan blackwater dimana nantinya air bekas cucian dan lainnya akan masuk ke pipa pembuangan air khusus yang kemudian akan ditampung di sebuah bak penampungan yang biasanya dilengkapi dengan filter untuk

membersihkan air buangan tersebut.

Setelah air bekas tersebut menjadi bersih atau setidaknya tidak berbahaya maka air akan digunakan kembali untuk keperluan lain seperti mencuci mobil, menyiram tanaman sampai air untuk toilet.

BAB 4 : EKSPLORASI DESAIN

4.1 Eksplorasi 1



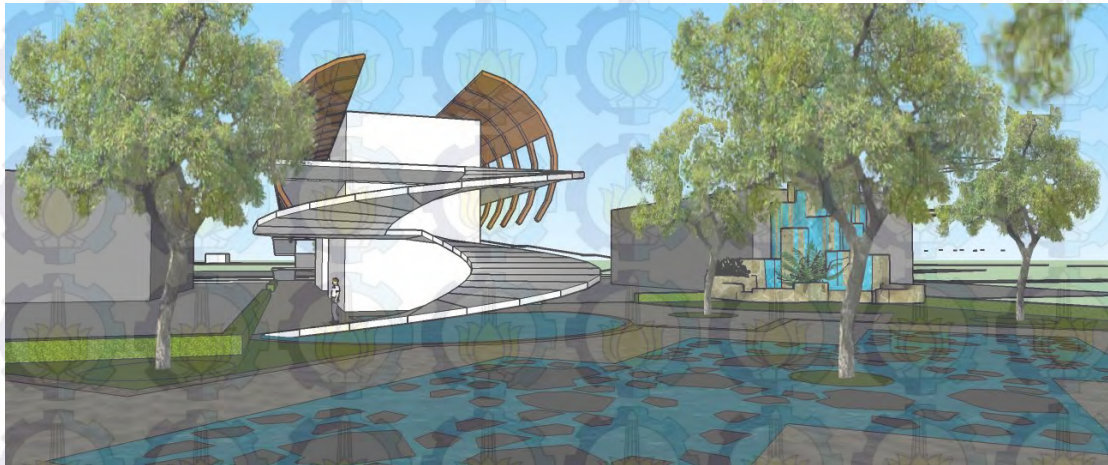
Gambar 4.1.1 Eksplorasi 1



Gambar 4.1.2 Eksplorasi 1



Gambar 4.1.3 Eksplorasi 1



Gambar 4.1.4 Eksplorasi 1

4.2 Eksplorasi 2



Gambar 4.2.1 Eksplorasi 2



Gambar 4.2.2 Eksplorasi 2

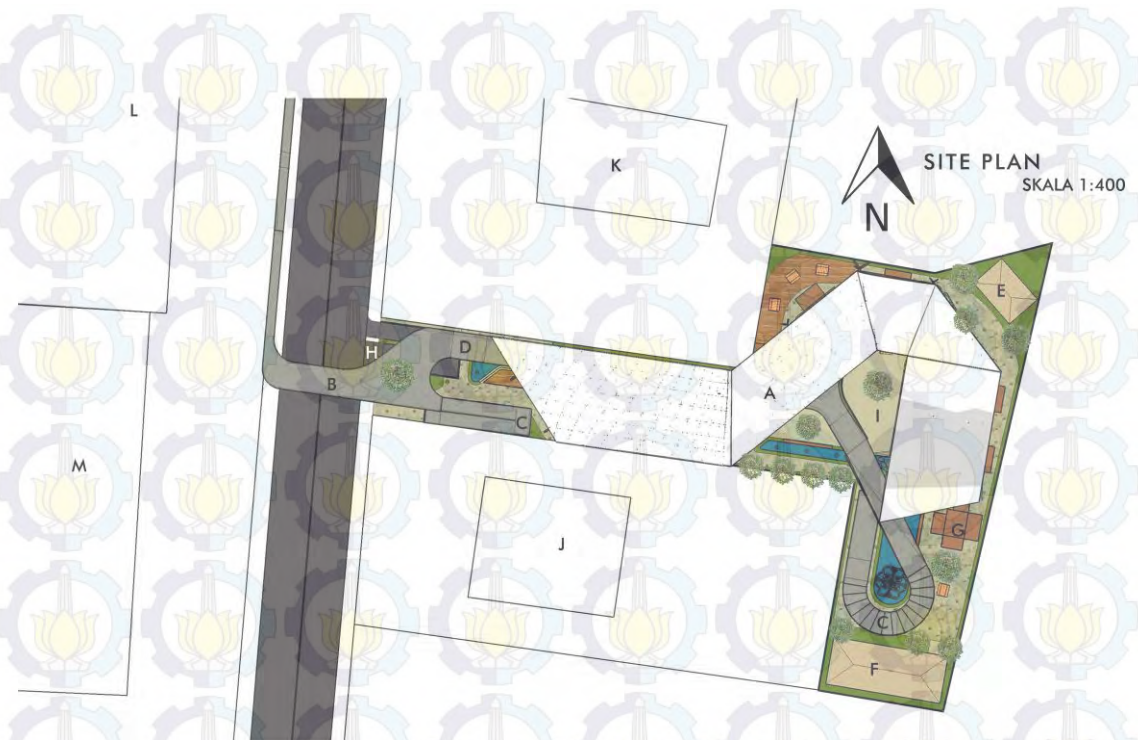


Gambar 4.2.3 Eksplorasi 2

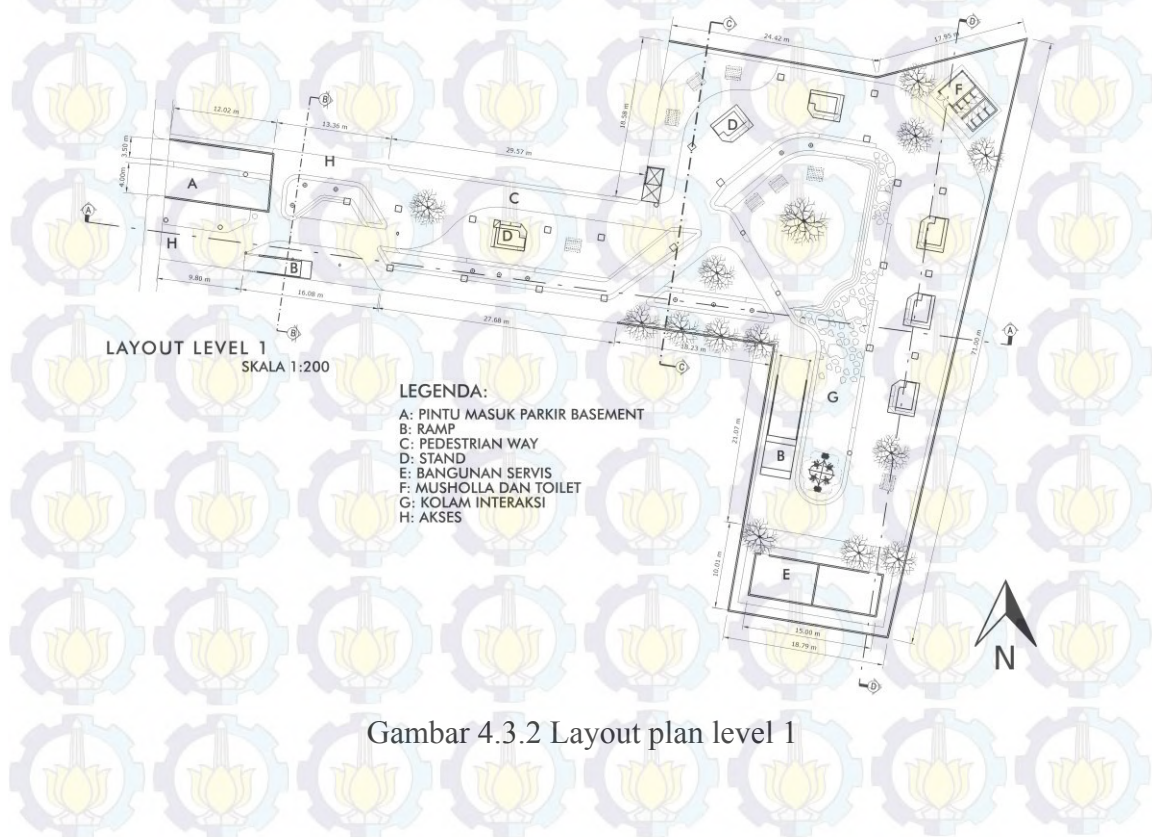


Gambar 4.2.4 Eksplorasi 2

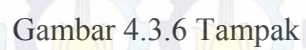
4.3 Hasil Desain

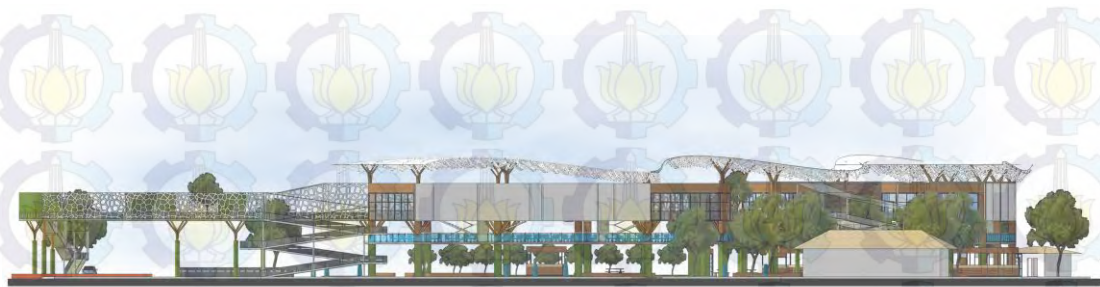


Gambar 4.3.1 Site Plan



Gambar 4.3.2 Layout plan level 1



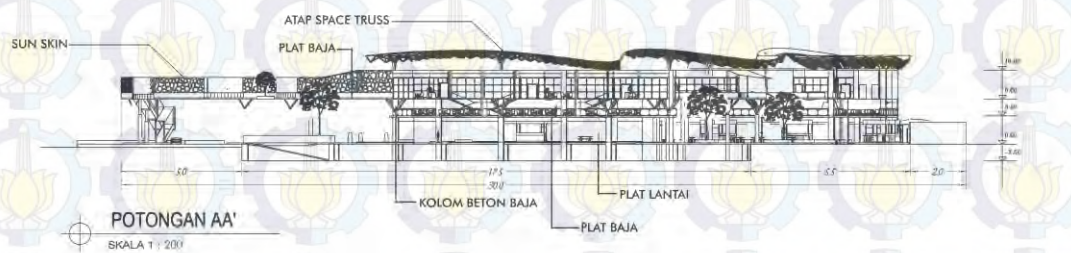


TAMPAK SELATAN
SKALA 1 : 200



TAMPAK TIMUR
SKALA 1 : 200

Gambar 4.3.7 Tampak

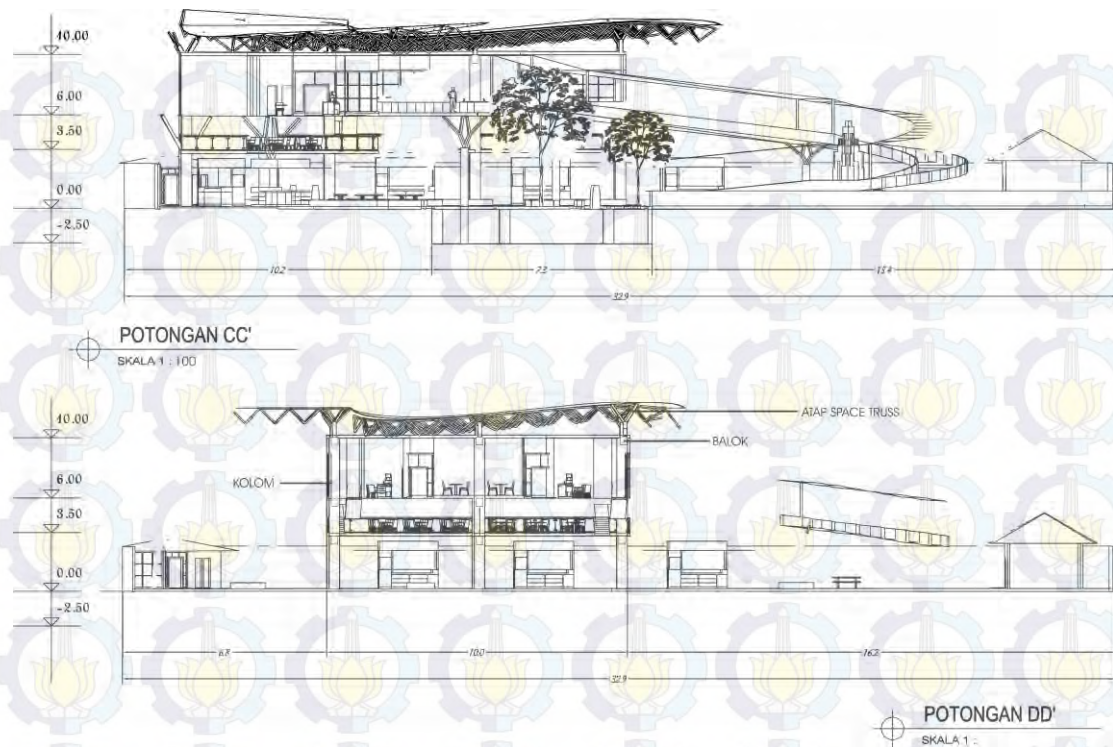


POTONGAN AA'
SKALA 1 : 200

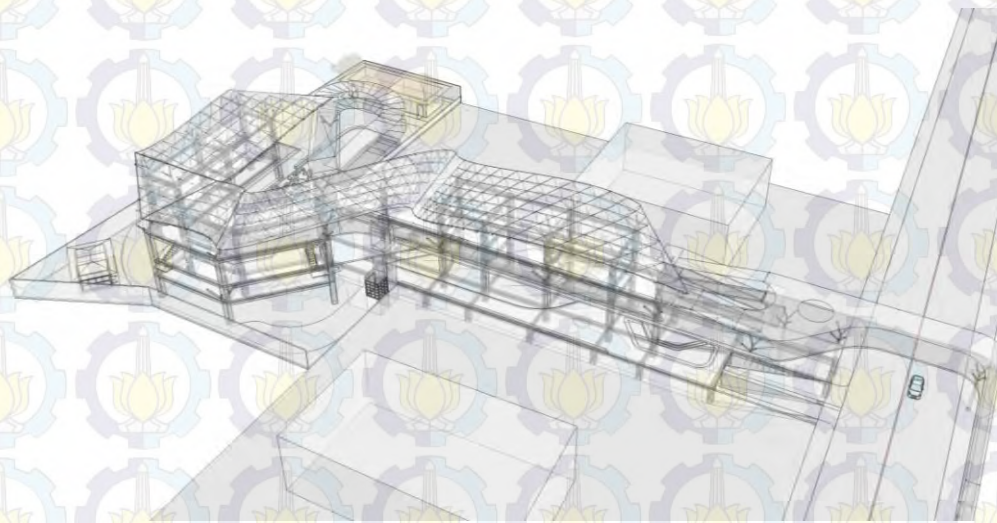


POTONGAN BB'
SKALA 1 : 100

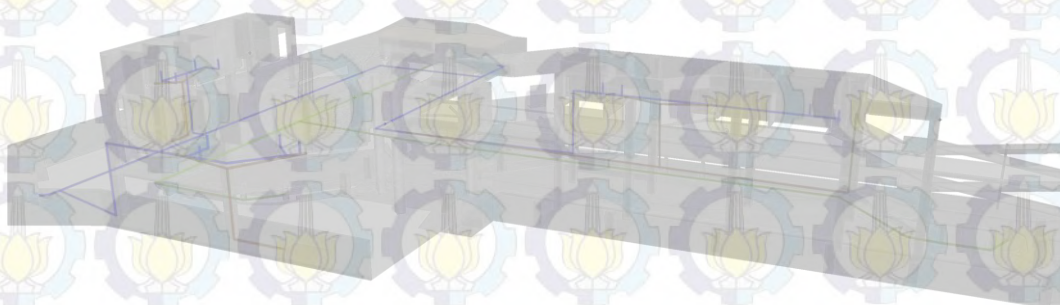
Gambar 4.3.8 Potongan



Gambar 4.3.9 Potongan



Gambar 4.3.10 Aksonometri struktur bangunan



Gambar 4.3.11 Aksometri plumbing



Gambar 4.3.12 Perspektif Eksterior



Gambar 4.3.13 Perspektif Interior



Gambar 4.3.14 Perspektif Interior

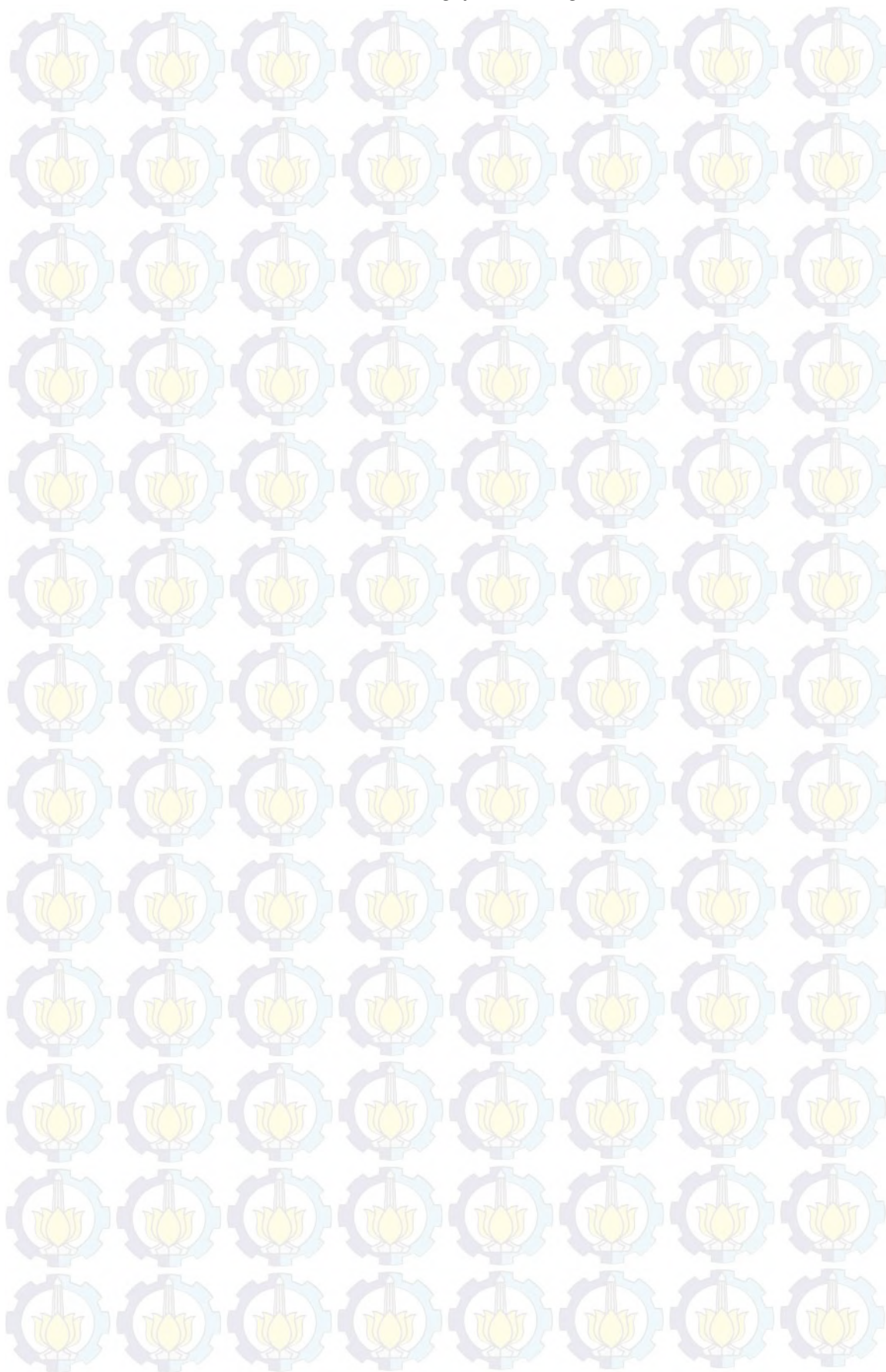


Gambar 4.3.15 Perspektif



Gambar 4.3.16 Perspektif

Halaman ini sengaja dikosongkan



BAB 5 : KESIMPULAN

Dengan adanya bangunan penghubung dan fasilitas publik ini dapat meningkatkan pergerakan pejalan kaki masyarakat di sekitar jalan Basuki Rachmat, membuat nyaman pengguna dan para pejalan kaki. Selain itu dengan adanya retail yang sudah disediakan, para karyawan yang bekerja di sekitar site tidak perlu lagi bingung berpergian untuk mencari makan siang. Para pengguna pedestrian way pun tidak perlu jenuh untuk berjalan jauh dan menyebrangi

jembatan penyebrangan karena view yang ada dan juga ruang terbuka yang ada membuat user menjadi terhibur dan juga merasa nyaman berjalan kaki disana. Dan hal yang terpenting lainnya yaitu mengurangi jumlah kendaraan bermotor, kemacetan, dan juga pejalan kaki yang melanggar pembatas jalan di koridor jalan basuki rachmat

DAFTAR PUSTAKA

White, Edward T. *Site Analysis: Diagramming Information for Architectural Design*.

Tallahassee, Florida: Architectural Media Ltd., 2004

Zeisel, John. *Inquiry by design: Tools for environment-behavior research*. New York :

Cambridge University Press. 1984

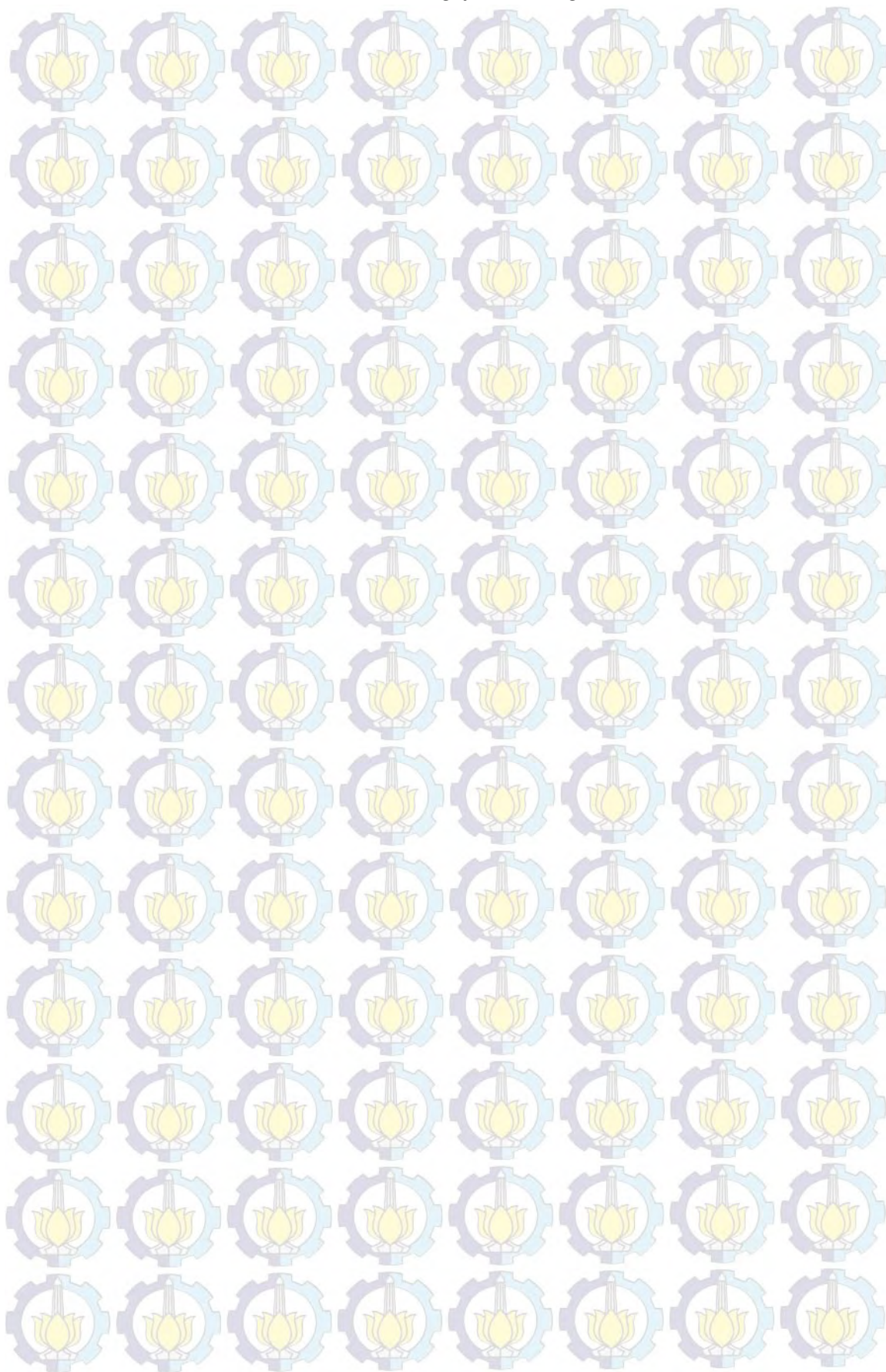
Peraturan menteri pekerjaan umum, nomor 06/prt/m/2007, tanggal 16 maret 2007,
pedoman umum rencana tata bangunan dan lingkungan

Peraturan menteri pekerjaan umum, nomor : 03/prt/m/2014, pedoman perencanaan,
penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan
perkotaan

<http://www.surabayakita.com>

<http://st301382.sitekno.com/page/40469/instalasi-vrv.html>

Halaman ini sengaja dikosongkan



BIODATA PENULIS



Agrha Prathama Putra, penulis laporan Tugas Akhir *Jalur Penghubung dan Fasilitas Publik* ini lahir di Surabaya, 16 Juni 1992, merupakan anak pertama dari tiga bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal di TK Pengawas, SD Ketabang 1, SMP Negeri 9 Surabaya, dan SMAN 16 Surabaya. Setelah selesai menempuh pendidikan SMA, penulis melanjutkan pendidikan di Jurusan Arsitektur FTSP-ITS pada tahun 2010 dan terdaftar dengan NRP 3210100020.

Di jurusan Arsitektur ini, penulis pernah mengikuti kerja praktek di Tatamatra, Denpasar Bali. Selain itu, penulis juga memiliki minat yang tinggi dalam bidang lansekap dan *urban design*, dan hal ini lah yang menginspirasi penulis untuk mengangkat isu mengenai *linkage* pada Tugas Akhirnya yang berjudul *Jalur Penghubung dan Fasilitas Publik*. Penulis pun berhasil lulus dan menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini pada Januari 2016.

Email: agrhaprathama@gmail.com